

## 第5章 具体的な施策

### 5. 1 施策の体系

基本理念に基づき、その実現のためのネットワークの構築に向けて、より具体的な目標とする交通環境を以下のように考えます。

#### 誰もが移動しやすい交通環境を整備する

- 公共交通空白地域を改善する
- 幹線と支線により、効率的に目的地に移動できる公共交通を整備する
- バスの利便性を向上する
- 公共交通の案内情報を充実する
- 公共交通へのアクセス手段を拡大する
- 渋滞を解消し公共交通も通りやすい幹線道路を整備する

#### まちづくりに資する交通環境を整備する

- 市街化区域の公共交通空白（不便）地域を解消する
- トランジット施設\*に、地域の拠点性を高める機能を整備する
- 中心市街地の回遊性を高める
- 車や公共交通等が円滑に通行できる道路を整備する

#### ひとや環境にやさしい交通環境を整備する

- 公共交通のバリアフリー化を進める
- 環境にやさしい交通環境を整備する
- 徒歩、自転車です安全・快適に通行できる道路を整備する
- 公共交通の利用促進策を実施する
- 利用者に対する支援を行う

\* トランジット施設：駅前広場やトランジットセンターと商業施設をあわせた施設のことであり、トランジットセンターとは、路線バス等の他の公共交通に乗り換えるための結節点のこと

## 5. 2 取組方針

### (1) 段階的な取組み

ネットワークを再構築する取り組みは、短期的には行えず、時間を要するものであるため、以下のように段階的な対応を行います。

#### 1) 将来のネットワーク構築に繋げるための短期的施策 (H21~H23) →戦略としてプログラム化 (戦略的に推進する実行計画)

- ・ 現況バス路線の維持・存続
- ・ マイカーから公共交通利用への意識転換策
- ・ 公共交通利用者の利便性を向上する利用環境整備  
(サイクルアンドライド (バスライド) 用駐輪場, 停留所の整備等)
- ・ 市街化区域内の空白地域の削減(改善)
- ・ 郊外部の地域内交通との連携強化
- ・ 駅前広場など交通結節点の利用環境改善

#### 2) 階層性のあるネットワークを構築するための中長期的施策 (H24~H30) →理念を踏まえたグランドデザインを提示 (全体構想の提示)

- ・ 人口分布や都市機能の集積に応じた幹線軸の設定と段階的な整備
- ・ 幹線・支線の乗り継ぎを円滑にする結節施設の整備
- ・ サービスレベルに応じたバスの再配分による効率的な運行
- ・ 鉄道やバスなどの交通機関が相互に連携した公共交通ネットワークの形成

## (2) 目標指標

### 1) 目標指標の設定

基本理念を実現するための目標とする交通環境を目指すため指標を選定し、今後実施されていく施策事業が有効に実施されているかを確認するため、数値目標を設定します。

### 2) 目標年次

平成21年度から概ね10年後を目標とします。

ただし、他の計画事業等により数値目標等がある場合は、それを目標年次及び数値目標とします。

### 3) 指標の選定

以下の条件により代表的な指標を選定します。

- ① 目標を適切に評価できる指標
- ② 施策の実施による効果を測る客観的な指標
- ③ 検証可能な指標

### 4) 目標指標

#### I. 誰もが移動しやすい交通環境を整備する

- ① 公共交通の年間利用者数
- ② 都市計画道路の整備率
- ③ 交通での移動に関する市民満足指標

「自動車や公共交通で市内を移動する際に、便利で快適であると感じている市民の割合」

#### II. まちづくりに資する交通環境を整備する

- ① 公共交通夜間人口カバー率（市街化区域）
- ② 中心市街地通行量（休日）

#### III. ひとや環境にやさしい交通環境を整備する

- ① ノンステップバスの導入率
- ② 市域の温室効果ガスの排出量の削減量

## 5. 3 具体的な施策事業

### (1) 誰もが移動しやすい交通環境を整備する

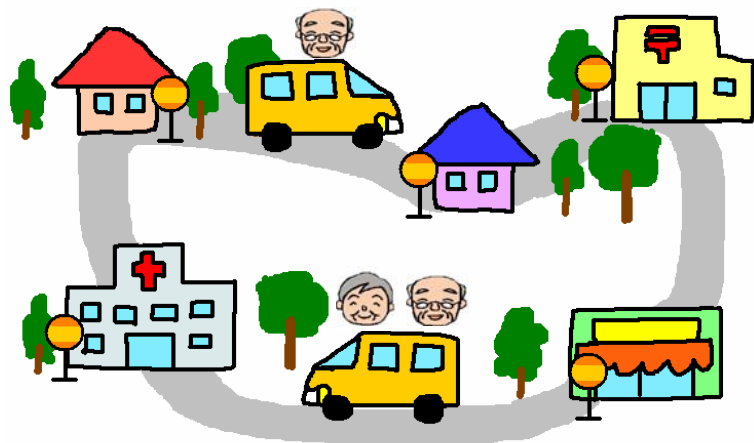
#### 1) 目的

公共交通が利用しにくいいため、自動車に依存しなくてはならない現状を改善して、市民や来街者など誰もが、公共交通を利用しやすくすることにより、目的に応じて自動車と公共交通が共存できる社会の構築を目指して、施策事業を実施します。

#### 2) 施策の体系

### 誰もが移動しやすい交通環境を整備する

- 公共交通空白地域を改善する
- 幹線と支線により、効率的に目的地に移動できる公共交通を整備する
- バスの利便性を向上する
- 公共交通の案内情報を充実する
- 公共交通へのアクセス手段を拡大する
- 渋滞を解消し公共交通も通りやすい幹線道路を整備する



### 3) 施策事業一覧

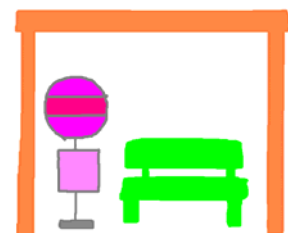
対応の方向 および 概要	具体的な施策事業		時期区分	
	施策事業名	施策事業の概要	短期 H21~ H23	中長期
1 公共交通空白地域を改善する 新たな路線の整備や利用圏域の拡大により公共交通空白地域を改善する	①バス路線の新設	人口の集積が高く需要が見込まれる地域で新たなバス路線を整備する。	○	⇒
	②地域内交通の導入	郊外部などを中心に地域の足の確保のため乗合タクシーなどの地域内交通を導入する。	○	⇒
	③C&R(C&BR)*用駐輪場の整備	駅、トランジットセンター、バス停などに駐輪場を整備することで、公共交通利用者の利便性向上を図り、利用圏域を拡大する。	○	⇒
2 幹線と支線により、効率的に目的地に移動できる公共交通を整備する 人口集積の状況により、様々な交通機関を組み合わせたネットワークの構築、また、それに伴い発生する乗り換えの負担軽減を図る	①基幹公共交通の整備	公共交通の利用者が多く見込まれる路線に、大量輸送に対応した基幹公共交通を整備する。		○
	②幹線公共交通の整備	拠点間や人口集積の多い地域を結ぶ路線に頻度の高い幹線バスを整備する。		○
	③トランジットセンターの整備	基幹公共交通と各交通機関との乗り継ぎ拠点として、バリアフリー化したトランジットセンターを整備する。		○
	④乗り継ぎに便利なダイヤの調整	鉄道、基幹公共交通などからバスの乗り継ぎが円滑になるよう、バスのダイヤを調整する。	○	⇒
	⑤乗り継ぎバス停位置の最適化	バス同士の乗り継ぎが多いバス停で、乗り継ぎに便利なバス停の位置を調整する。		○
	⑥乗り継ぎ割引制度の導入	基幹公共交通、バス、地域内交通との乗り継ぎによる、料金の割引制度を導入する。		○
3 バスの利便性を向上する バスの定時性・速達性の向上やバス利用環境の整備などにより利便性を向上させる	①バス優先(専用)レーン設置	幹線バス路線でバス優先(専用)レーンを整備し、渋滞時のバス走行空間を確保する。	○	⇒
	②公共車両優先システム(PTPS*)の導入	幹線バス路線でバスを優先した信号処理を行うPTPSを整備し、渋滞時のバスの定時性を確保する。		○
	③歩車分離信号の設置	歩行者の横断が多い交差点で歩行者と車の通行が分離した信号を設置し、車の左折まちの渋滞を減らす。	○	⇒
	④バス停の利用環境整備	バス停に上屋やベンチを設置し、利用しやすいバス停を整備する。	○	⇒
	⑤複数バス停の統合	走行環境等の影響に配慮し、同一箇所での複数のバス停や名称の異なるバス停を統合化する。	○	⇒
	⑥目的・ニーズに応じたバスの運行	深夜バスやレイニーバス、直通バス、企業バスなど目的やニーズに対応したバスを運行する。	○	⇒
	⑦バス車内空間の改善	ベビーカーや荷物置き場など、多様な利用方法に対応できるよう、車内空間を改善する。		○
	⑧バスの乗降時間の短縮	乗降時間短縮のため後乗り前降りなどの乗降方法の見直しを行う。		○
	⑨ICカードの導入	ICカード化することで、乗降時間の短縮と併せて、バスだけでなく鉄道なども連携した公共交通の利用促進を図る。		○

\* C & R (C & BR) : サイクルアンドライド (サイクルアンドバスライド) のこと

\* P T P S : 公共車両優先システム (Public Transportation Priority System) とは、ビーコン (路側に設置し、車両へ情報等を送信するアンテナ) と車載器を組み合わせる事により、バス等の進路上にある交通信号機に対して制御を行い、バス等が青信号で通過しやすくするシステムのこと

対応の方向 および 概要	具体的な施策事業		時期 区分	
	施策事業名	施策事業の概要	短期 H21~ H23	中 長期
4 公共交通の案内 情報を充実する 公共交通に関する 分かりやすい情報 提供を充実する	①鉄道駅のインフォメーションの改善	多くのバス路線が集中するJR宇都宮駅西口などで、乗り換えなどに便利な情報提供システムを構築する。	○	⇒
	②3社共通の系統番号の導入	3社共通の系統番号を導入し、利用者に分かりやすい行き先表示とする。	○	⇒
	③バスの運行情報の提供	バスロケーションシステムや車内情報システム、MOCS*などを導入しバス運行情報を提供する。		○
5 公共交通へのア クセス手段を拡 大する 駅前広場の整備 やバス停周辺での 駐輪場整備などにより、公共交通への アクセス手段を 拡大する	①JR宇都宮駅西口交通環境の整備	JR宇都宮駅のバスロータリーにおいて、バス・タクシー・自家用車などの円滑かつ安全な運行を確保する。	○	⇒
	②JR雀宮駅東口広場・交通環境の整備	JR雀宮駅東口に交通広場を新設し、バスバース、タクシープールと乗降場を設置する。また、広場と併設し、駐輪場及び駐車場を整備する。	○	
	③JR雀宮駅西口広場・交通環境の整備	JR雀宮駅西口の広場を再整備し、バスバース、タクシーバース、タクシープールを設置する。	○	⇒
	④JR岡本駅周辺の整備	駅前広場や都市計画道路等の整備により、交通結節機能の強化を図る。		○
	⑤東武宇都宮駅周辺地区の整備	駅周辺地区の機能更新、空間整備により、交通ターミナル機能の充実を図る。		○
	⑥既存駅の機能強化	まちづくりと一体となった駅機能の改善を図り、既存鉄道の利便性向上を促進する。		○
	⑦新駅の設置	公共交通空白地域を改善し、公共交通ネットワークの強化を図る。		○
	⑧C&R(C&BR)用駐輪場の整備【再掲】	駅、トランジットセンター、バス停などに駐輪場を整備することで、公共交通利用者の利便性向上を図り、利用圏域を拡大する。	○	⇒
6 渋滞を解消し公 共交通も通りや すい幹線道路を 整備する 車の円滑な走行 のため都市計画道 路や道路新設改良 事業などを行うこ とで公共交通の定 時性向上を図る	①都市計画道路の整備	都市内や都市間の道路ネットワーク形成を図り、交通の円滑化や都市の骨格を形成する。	○	⇒
	②道路新設改良事業	地区の生活幹線道路などを整備し、日常的に利用する道路の安全性や利便性を確保する。	○	⇒

\*MOCS：車両運行管理システム(Mobile Operation Control Systems)とは、ビーコンと車載器を組み合わせる事により、自動車車両の通過時刻や走行位置等の状況が把握出来るシステムのこと



◎重点施策の実施スケジュール

施策 事業名	事業内容	スケジュール				事業 主体
		短期			中長期	
		2 1	2 2	2 3		
バス路線の 新設	社会実験実施【1路線／3路線】			○	→	バス事 業者
	社会実験実施【2路線／3路線】				○	
	本格導入（目標3路線）				○	
地域内交通 の導入	地域説明会・アンケート・運行計画検 討	○	→			地域 住民 団体等
	試験運行（板戸地区）	○				
	試験運行	○	→			
	本格運行（目標13地区）	○	→			
C&R(C& BR)用駐輪 場の整備	各年度3ヶ所	○	→			バス事 業者 ・ 栃木県 ・ 宇都宮 市
鉄道駅のイン フォメーシ ョンの改善	バス案内表示の改善	○	→			バス事 業者
	バス案内所の設置				○	
3社共通の 系統番号の 導入	共通系統番号の導入		○			バス事 業者
JR雀宮駅 東口広場・ 交通環境の 整備	交通広場，駐輪場，駐車場の整備	○	→			宇都宮 市
都市計画道 路の整備	宇都宮水戸線（大寛）	○				栃木県 宇都宮 市
	宇都宮日光線（一条），鶴田宝木線， 泉ヶ丘線，産業通り（陽南），鬼怒テク ノ通り（真岡宇都宮BP），新日光線（環 状北道路）	○	→			

#### 4) 目標指標

目標Ⅰ：誰もが移動しやすい交通環境を整備する

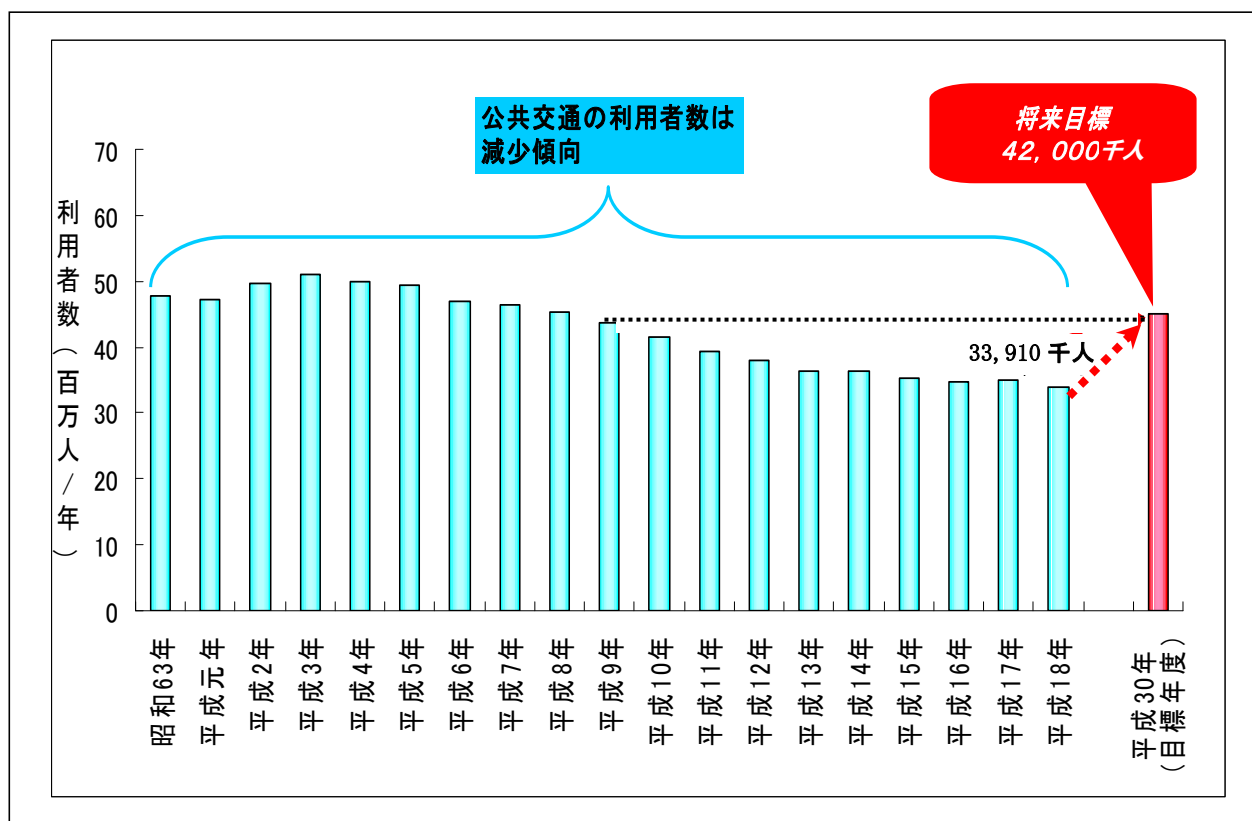
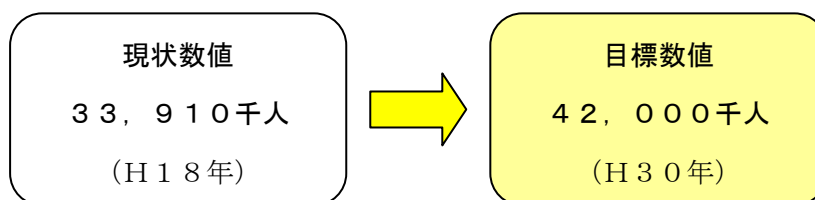
##### ①公共交通利用者数

###### ○ 指標説明

本市内における鉄道駅の年間利用者数及び市内を通る路線バス全系統の年間利用者数\*

###### ○ 将来目標

年間の公共交通利用者数を、現況の33,910千人に対して、将来（平成30年）は42,000千人まで向上させる（概ね10年前の水準に戻す）ことを目指します。



\*利用者を概ね10年前の利用者数に戻す。

資料：宇都宮市交通政策課



## ②都市計画道路の整備率

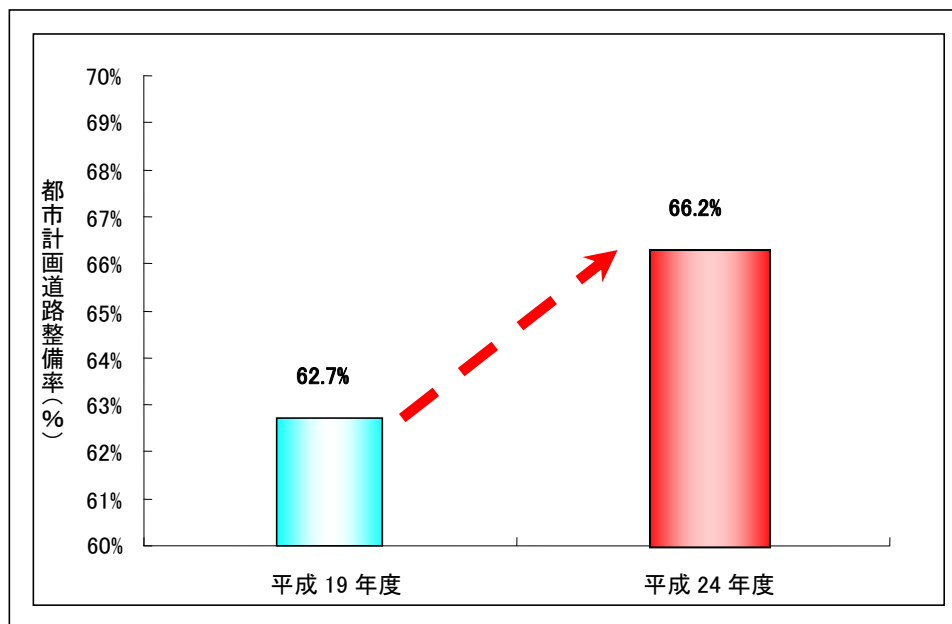
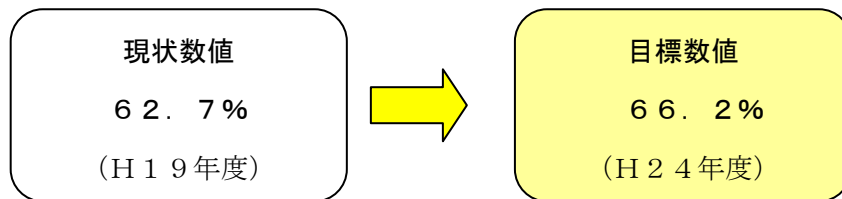
### ○ 指標説明

円滑で機能的な道路ネットワークを構築するための、都市計画道路の整備率\*

### ○ 将来目標

市内の都市道路の整備率を62.7%に対して、将来（平成24年度）は66.2%まで整備することを目指します。

\* 「第5次宇都宮市総合計画」における平成24年度の目標値



### ③交通での移動に関する市民満足指標

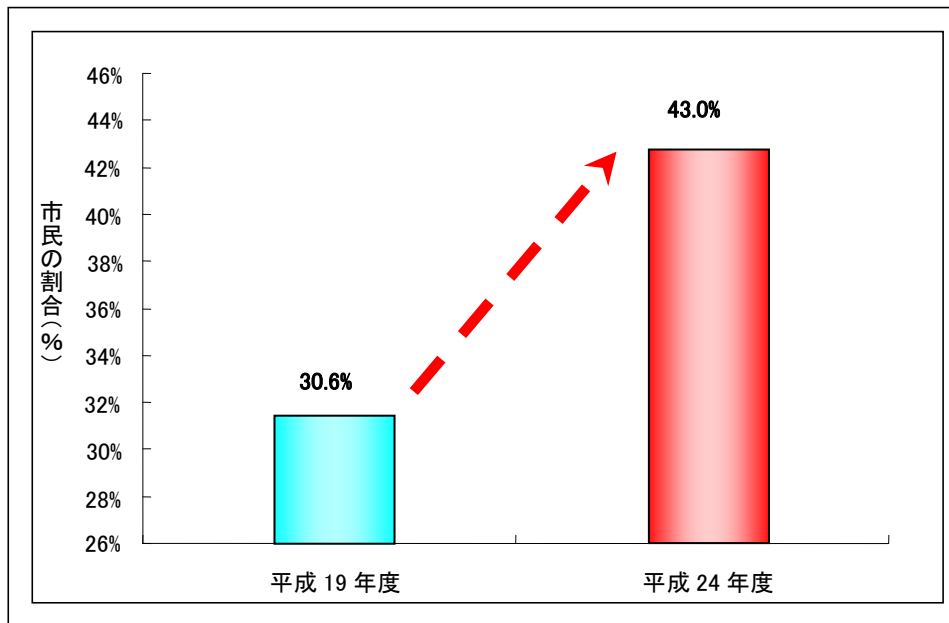
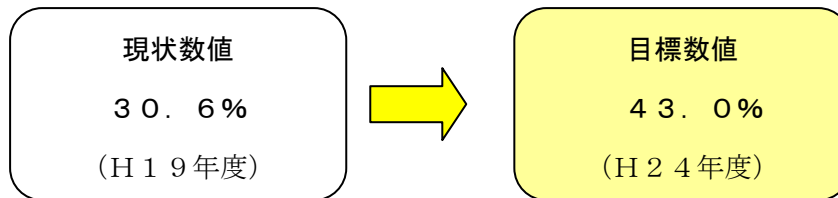
#### ○ 指標説明

自動車や公共交通で市内を移動する際に、便利で快適であると感じている市民の割合\*

#### ○ 将来目標

便利で快適であると感じている市民の割合を30.6%に対して、将来（平成24年度）は43.0%まで向上させることを目指します。

\* 「第5次宇都宮市総合計画」における平成24年度の目標値



## (2) まちづくりに資する交通環境を整備する

### 1) 目的

自動車依存型社会により拡散した都市となった宇都宮市を改善し、都心部を中心とした市街地の魅力を向上し、人・都市機能の集約に資する都市の交通基盤となる公共交通の充実・強化を目指して施策事業を実施します。

### 2) 施策の体系

#### まちづくりに資する交通環境を整備する

- 市街化区域の公共交通空白（不便）地域を解消する
- トランジット施設に、地域の拠点性を高める機能を整備する
- 中心市街地の回遊性を高める
- 車や公共交通等が円滑に通行できる道路を整備する



3) 施策事業一覧

対応の方向 および 概要	具体的な施策事業		重点施策事業		時期区分	
	施策事業名	施策事業の概要	短期 H21~ H23	中長期		
1 市街化区域の公共交通空白(不便)地域を解消する 運行サービスの充実やミニバスの運行などにより利便性の高い公共交通を整備する	①幹線バスの運行サービスの充実	幹線バスでも市街化区域内では特に高い運行サービスを確保し、利便性の高い公共交通を提供する。				○
	②循環バス(ミニバス)の運行	幹線バスや基幹公共交通と接続し、日常生活でも利用しやすい循環バス(ミニバス)を運行する。中心市街地では、日常生活とあわせ、観光や買い物などで利用しやすい循環バス(ミニバス)を運行する。				○
	③C&R(C&BR)用駐輪場の整備【再掲】	駅、トランジットセンター、バス停などに駐輪場を整備することで、公共交通利用者の利便性向上を図り、利用圏域を拡大する。	○			⇒
2 トランジット施設に、地域の拠点性を高める機能を整備する 駅前広場やトランジットセンターと商業施設をあわせて整備することで拠点性を高める	①鉄道駅のインフォメーションの改善【再掲】	多くのバス路線が集中するJR宇都宮駅西口などで、乗り換えなどに便利な情報提供システムを構築する。	○			⇒
	②JR宇都宮駅西口交通環境整備【再掲】	JR宇都宮駅のバスロータリーにおいて、バス・タクシー・自家用車などの円滑かつ安全な運行を確保する。	○			⇒
	③バス停の利用環境整備【再掲】	バス停に上屋やベンチを設置し、利用しやすいバス停を整備する。	○			⇒
3 中心市街地の回遊性を高める 中心市街地で観光や買い物での回遊性を高める公共交通や道路環境を整備する	①循環バス(ミニバス)の運行【再掲】	中心市街地では、日常生活とあわせ、観光や買い物などで利用しやすい循環バス(ミニバス)を運行する。				○
	②都心部道路景観整備事業	中心市街地においてバリアフリー化された歩道や照明の設置、電線地中化などにより、歩行者にやさしい道路づくりを進める。	○			⇒
	③大通りのトランジットモール*化	大通りの交通を歩行者と公共交通中心とし、トランジットモールを実現する。				○
	④レンタサイクルの充実	駅や中心市街地を中心としたレンタサイクルを充実する。	○			⇒
4 車や公共交通等が円滑に通行できる道路を整備する 狭隘な道路の拡幅を行い、車や公共交通等が通行できる道路を確保する	①土地区画整理事業による道路の整備	住宅が密集し道路が狭隘等の地区において、土地区画整理事業を行い、車や公共交通等が通行できる道路を整備する。				○ ⇒

\* トランジットモール：歩行者と公共交通機関（バス、路面電車等）に開放されている共存道路のこと

◎重点施策の実施スケジュール

施策 事業名	事業内容	スケジュール				事業 主体
		短期			中長期	
		2 1	2 2	2 3		
C&R(C&BR)用駐輪場の整備 (再掲)	各年度3ヶ所	○	→			バス事業者 ・ 栃木県 ・ 宇都宮市
鉄道駅のインフォメーションの改善 (再掲)	バス案内表示の改善	○	→			バス事業者
	バス案内所の設置				○	
都心部道路景観整備事業	市道2・34号線の電線地中化・道路整備	○	→			宇都宮市
	重点路線(3路線)の実施				○	
レンタサイクルの充実	駐輪場でのレンタサイクル	○	→			宇都宮市
	自転車のまち推進計画の策定		○			



#### 4) 目標指標

目標Ⅱ：まちづくりに資する交通環境を整備する

##### ①公共交通夜間人口カバー率【市街化区域】

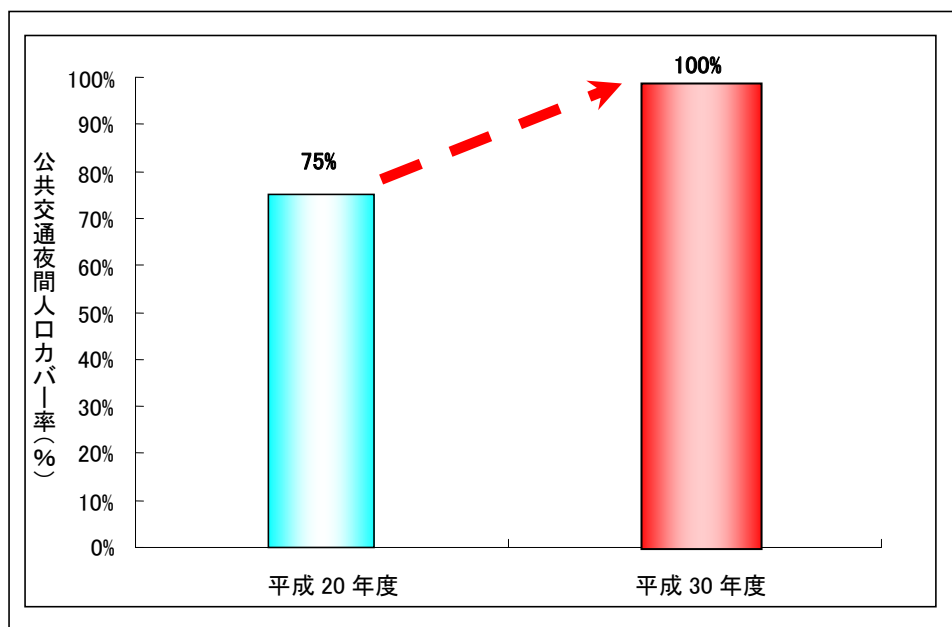
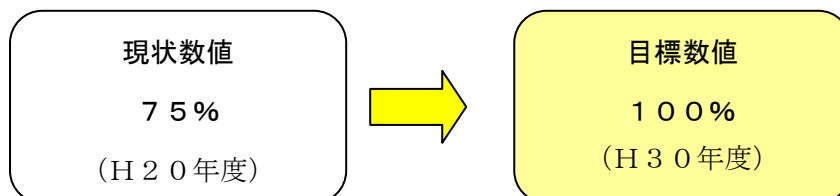
###### ○ 指標説明

市街化区域の人口に対する公共交通利用圏地域（バス停から250 m圏域，鉄道駅から1,500 m圏域）の夜間居住人口の割合\*

###### ○ 将来目標

区域の全公共交通沿線及び地域内交通導入地区の夜間居住人口割合現況値75%に対して，将来（平成30年度）は100%まで向上させることを目指します。

\*平成17年国勢調査と，バス利用圏域図をもとにした目標値



## ②中心市街地通行量（休日）

### ○ 指標説明

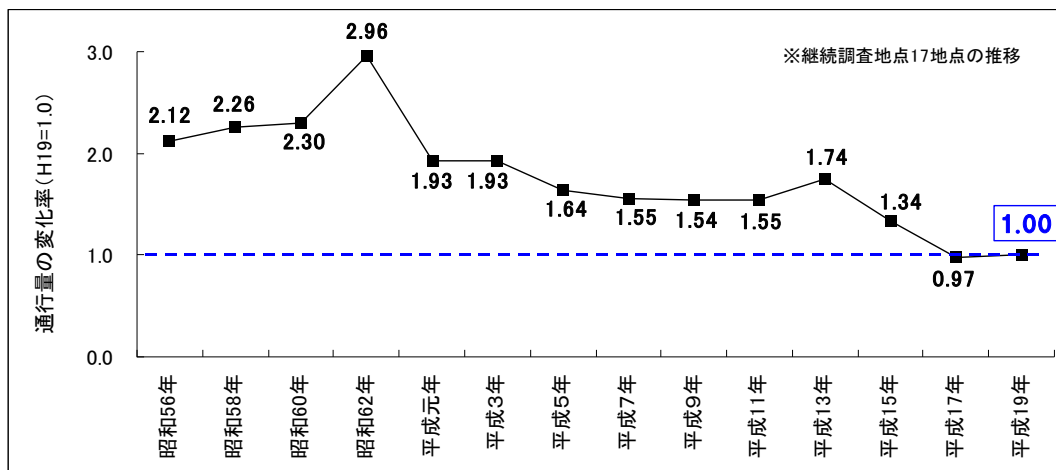
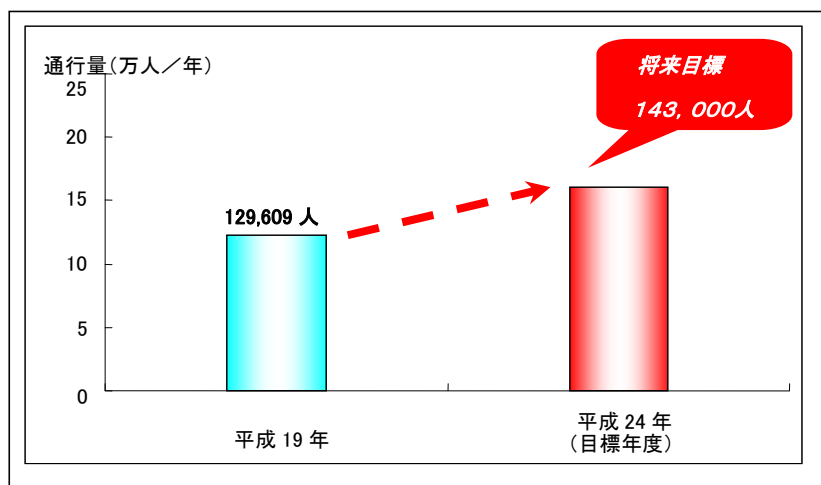
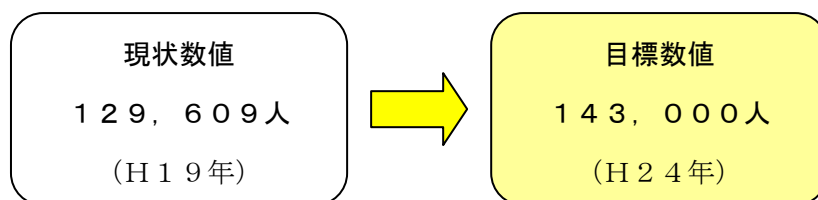
中心商店街における中学生以上の歩行者・自転車の休日通行量\*

### ○ 将来目標

中心商店街の休日通行量現況値129,609人に対して、将来（平成24年）は143,000人まで向上させることを目指します。

\*「第5次宇都宮市総合計画」における平成24年度の目標値

（中心商店街の通行量は、28地点（通行量）の合計）



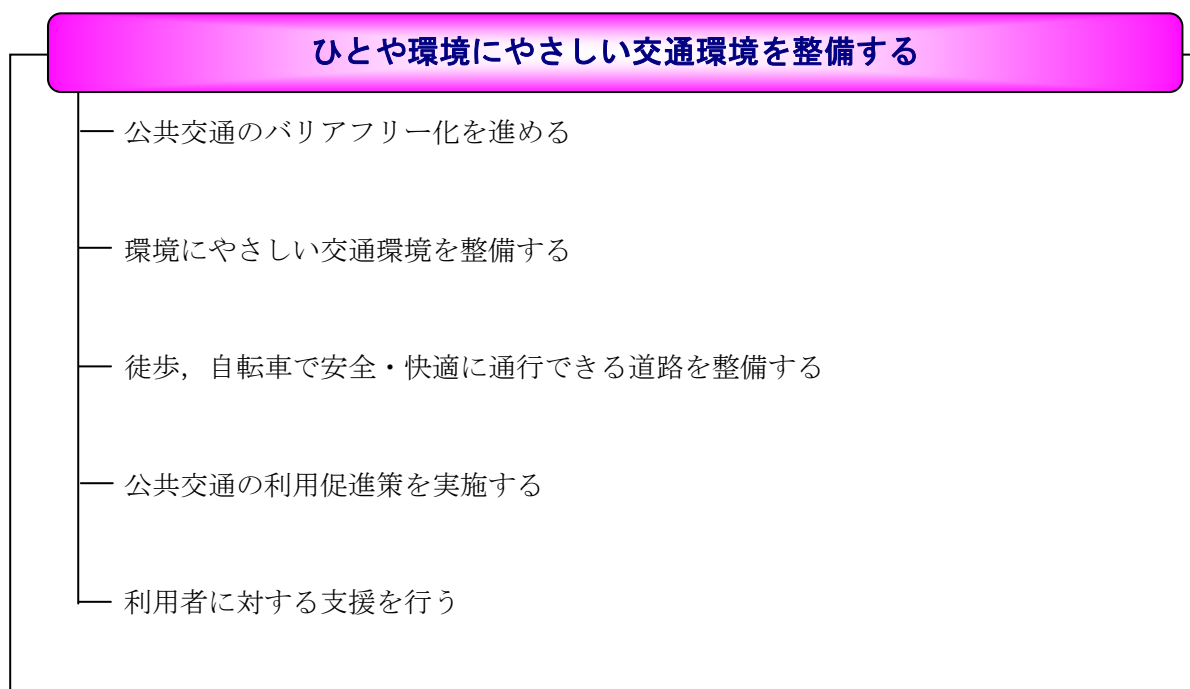
参考図 中心商店街の通行量の推移

### (3) ひとや環境にやさしい交通環境を整備する

#### 1) 目的

高齢社会の進行や早急な対策が必要な地球温暖化等の環境問題に対応し、持続可能な都市の交通基盤の整備を目指して施策事業を実施します。

#### 2) 施策の体系





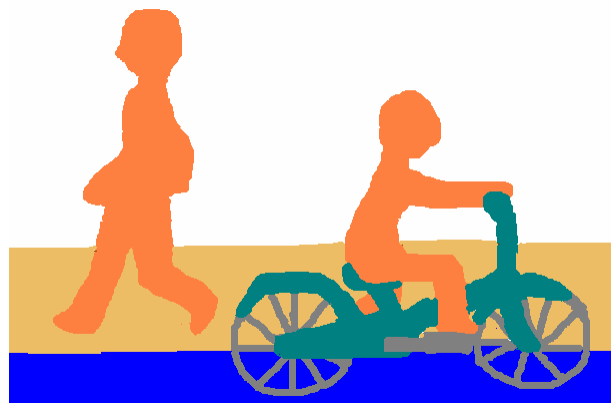
3) 施策事業一覧

対応の方向 および 概要	具体的な施策事業		時期区分	
	施策事業名	施策事業の概要	短期 H21~ H23	中長期 ~
1 公共交通のバリアフリー化を進める 鉄道駅施設の設備改善や鉄道駅周辺地区のバリアフリー整備、ノンステップバスの導入促進など、公共交通手段のバリアフリー化を図る	①J R 雀宮駅橋上化・東西連絡通路の新設	JR雀宮駅を橋上化及び東西連絡通路を整備し、バリアフリー化を図る。	○	
	②JR岡本駅橋上化・東西連絡通路の新設	JR岡本駅の橋上化及び東西連絡通路を整備し、バリアフリー化を図る。		○
	③福祉のまちづくり事業の推進（公共交通手段のバリアフリー）	高齢者や障がい者などをはじめとするすべての人が鉄道駅などの公共交通施設や公共交通車両を安全に利用し、円滑な移動ができるよう、駅施設の設備改善やバリアフリー整備など公共交通手段のバリアフリー化の推進を図る。		○
	④トランジットセンターの整備【再掲】	基幹公共交通と各交通機関との乗り継ぎ拠点として、バリアフリー化したトランジットセンターを整備する。		○
	⑤人にやさしいバスの導入	ノンステップバスを導入し、車両自体のバリアフリー化を図る。	○	⇒
2 環境にやさしい交通環境を整備する 環境にやさしい自転車の利用促進や低公害車等の自動車やバス車両の導入により環境にやさしい交通環境を整備する	①自転車道の整備	自転車の通行量の多い路線を自転車ネットワーク路線として位置づけ、自転車走行環境改善のための道路改良、白線引き、カラー舗装化等により走行空間を確保する。	○	⇒
	②低公害車や低燃費型自動車の導入促進	市民、事業者の低公害車、低燃費型自動車の導入を促進するため、広報媒体やイベント等での情報提供・普及啓発を実施する。	○	⇒
	③環境にやさしいバスの導入	ハイブリッドバスやCNGバス(圧縮天然ガス)などの低公害車両を導入する。		○
3 徒歩、自転車で安全・快適に通行できる道路を整備する 福祉施設や公共施設の周辺、鉄道駅等からの移動経路などを中心に、安全な歩道の連続整備や交差点の段差解消、視覚障がい者用床材の整備などを実施する	①自転車道の整備【再掲】	自転車の通行量の多い路線を自転車ネットワーク路線として位置づけ、自転車走行環境改善のための道路改良、白線引き、カラー舗装化等により走行空間を確保する。	○	⇒
	②歩車分離信号の設置【再掲】	歩行者の通行が多い交差点で歩行者と車の通行を分離した信号を設置し歩行者の安全な横断を図る。	○	⇒
	③土地区画整理事業による道路の整備【再掲】	住宅が密集し道路が狭隘等の地区において、土地区画整理事業を行い、歩行者や自転車が安全に通行できる道路を整備する。	○	⇒
	④道路バリアフリー事業の推進	道路交通の安全性を向上させるため、歩道や自転車歩行者道を整備し、人と車が調和した道路環境を図る。 高齢者や障がい者などをはじめとするすべての人が安全で快適に移動できる道路環境をつくるため、公共施設周辺等の道路を中心に、交差点の段差解消、点字ブロック設置などにより歩道を整備する。	○	⇒
	⑤JR雀宮駅周辺道路の整備	駅周辺道路(市道 713 号線, 1753 号線, 5730 号線)に自転車歩行者道を整備する。	○	⇒

対応の方向 お よ び 概 要	具体的な施策事業		時期区分	
	施策事業名	施策事業の概要	短期 H21~ H23	中 長期 ~
4 公共交通の利用 促進策を実施する 環境にやさしい 公共交通の利用促 進策を実施する	①モビリティ・マネジメント*の実 施	マイカーから環境にやさしい公共交通や自転 車などへの利用転換を図る。	○	⇒
	②バス鉄道利用デーの推進 (毎月1, 15日)	バス鉄道利用デーの取り組みを浸透させると ともに, 利用できる割引制度等を充実させるこ とでバス鉄道の利用促進を図る。	○	⇒
	③P&R(P&BR)用駐車場・フリ ンジパーキング*の整備	郊外部の駅, バス停付近に駐車場を整備し, 鉄道, バス利用への転換を進める。		○
5 利用者に対する 支援を行う 高齢者や障がい 者などの交通弱者 に対して公共交 通を利用しやすい支 援を行う	①高齢者外出支援事業	外出することが消極的になる高齢者を対象に, 高齢者専用バスカードの購入費を助成する。	○	⇒
	②障がい者の外出支援	障がい者の社会参加促進を図るため, タクシ ー・公共交通機関を利用する場合の交通費の 一部を助成する。	○	⇒
	③障がい者福祉バス事業	障がい者の社会参加促進を図るため, 福 祉バス(車いすのリフト付)を障がい者団体 等に貸し出す(社協への委託)。	○	⇒
	④道路バリアフリー事業の推進 【再掲】	高齢者や障がい者などをはじめとするすべ ての人が安全で快適に移動できる道路環境をつ くるため, 公共施設周辺等の道路を中心に, 交差点の段差解消, 点字ブロック設置などによ り歩道を整備する。	○	⇒

\*モビリティ・マネジメント：アンケート調査等を行いながら，個人の居住地や利用目的に応じた公共交通の情  
報を提供することで，クルマと公共交通の適切な使い分けを促す，対話を中心と  
した交通施策のこと

\*フリンジパーキング：都心部に車が流入することを抑制するために，都心部の周辺部に設ける駐車場のこと



◎重点施策の実施スケジュール

施策 事業名	事業内容	スケジュール				事業 主体
		短期			中長期	
		21	22	23		
人にやさしいバスの導入	ノンステップバスの導入 (目標H22 30%)	20台	20台	20台	→	バス事業者
自転車道の整備	白楊高校通り，南大通りの整備	○				宇都宮市
	その他路線の整備		2路線	2路線	→	
モビリティ・マネジメントの実施	新規実施路線	3路線	3路線	3路線	→	宇都宮市
	既存実施路線における情報提供	→				



#### 4) 目標指標

目標Ⅲ：ひとや環境にやさしい交通環境を整備する

##### ①人にやさしいバスの導入率

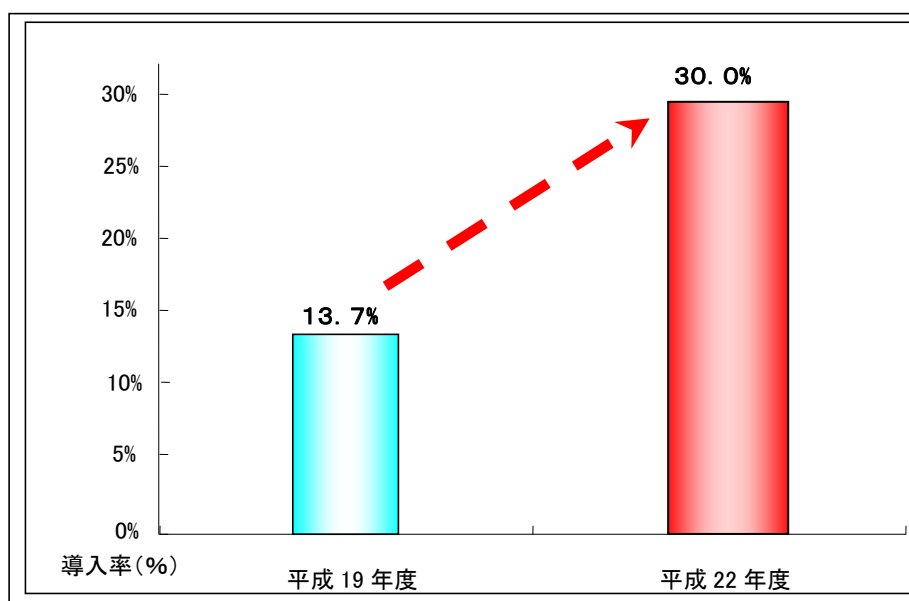
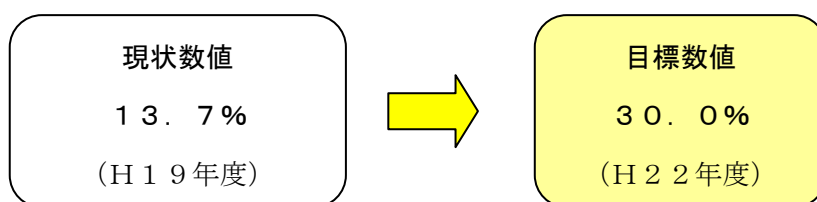
###### ○ 指標説明

ノンステップバスの導入率\*

###### ○ 将来目標

ノンステップバスの導入率13.7%に対して、将来(平成22年度)は30.0%  
に向上させることを目指します。

\* 「第5次宇都宮市総合計画」における目標年度(平成24年度)を交通バリアフリー法による目標年度(平成22年度)とする



## ②市域の温室効果ガスの排出量の削減量

### ○ 指標説明

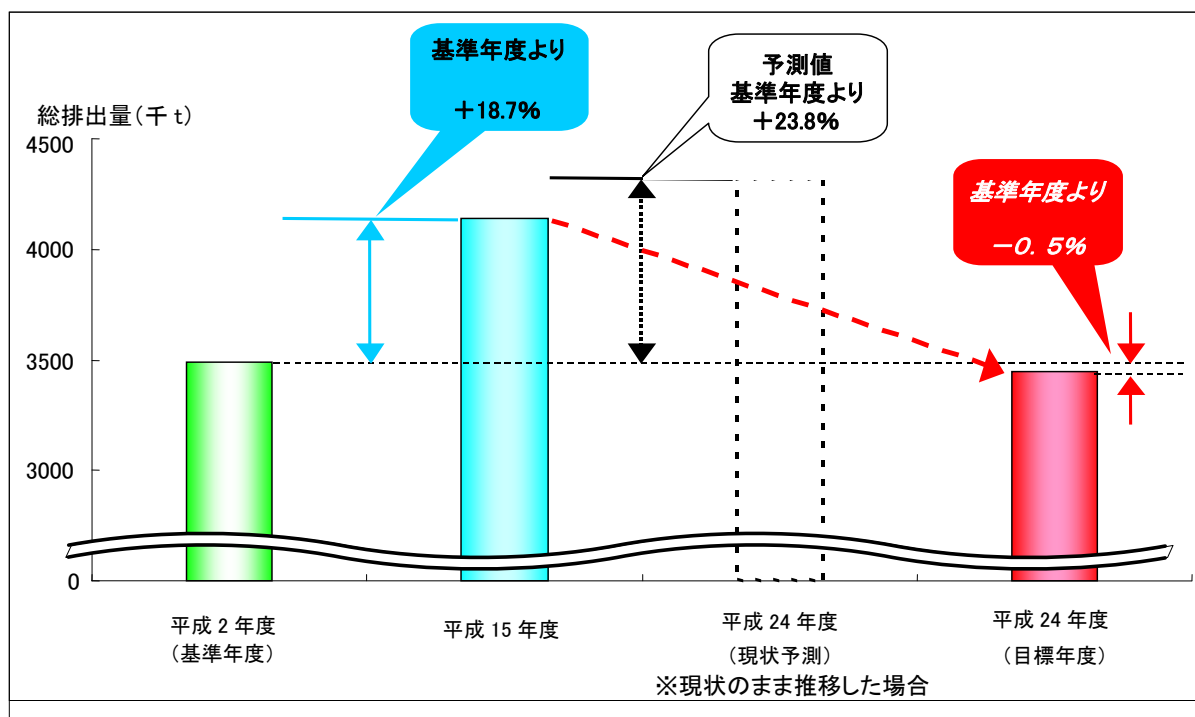
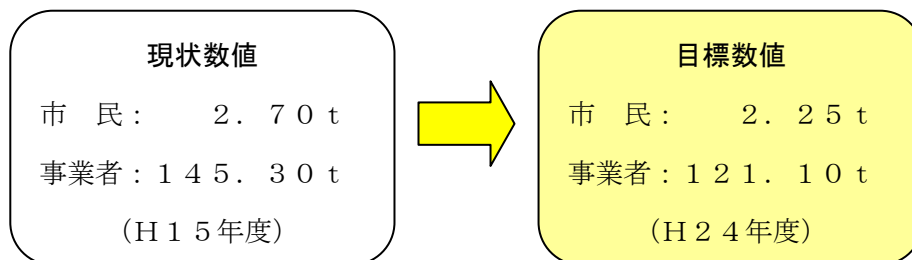
市民1人・1事業者当たりの温室効果ガス削減割合（排出量）\*

### ○ 将来目標

平成24年度における温室効果ガス排出量を平成15年度に比べて、市民1人又は1事業者当たりでそれぞれ17%削減することを目指します。

（温室効果ガス総排出量として、平成2年度比0.5%の削減を目指す）

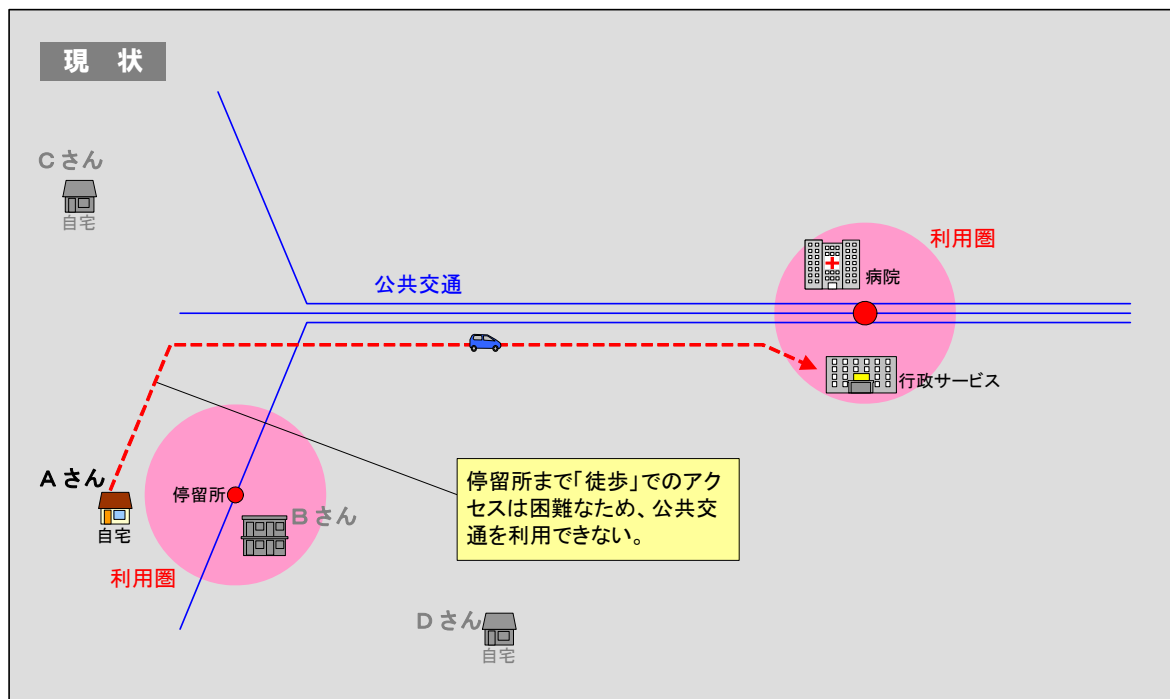
\* 「宇都宮市地球温暖化対策地域推進計画」における平成24年度の目標値



## 【参考】

### ○段階的な交通環境の改善

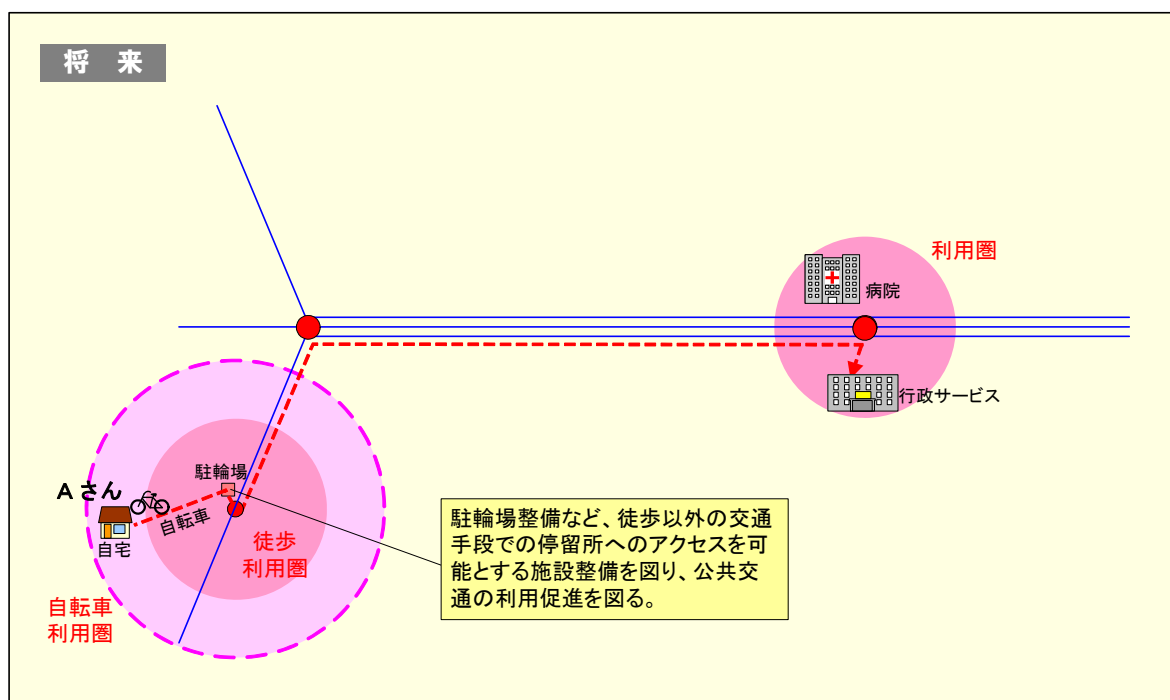
関係者が相互に連携して段階的に取り組みを進めていくと、次のように持続性が高いまちの交通体系が構築されていきます。

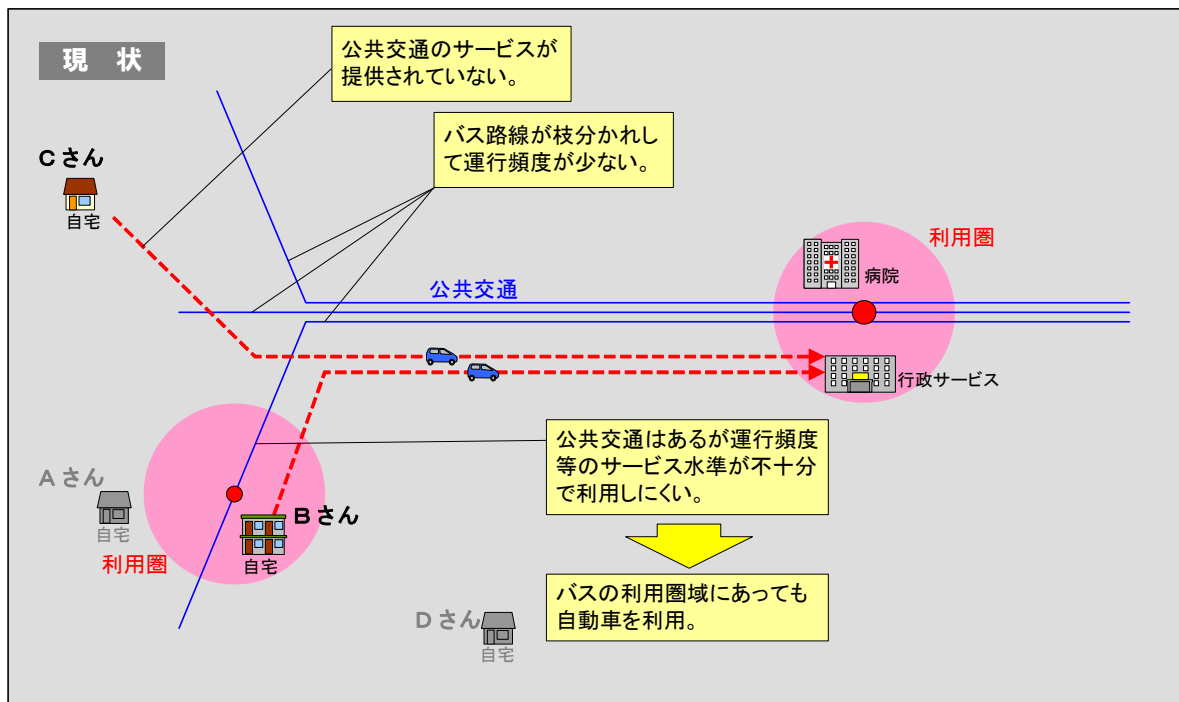


徒歩以外での交通手段でもアクセスしやすいように停留所に自転車の駐輪場を併設するなどの利便化策により、公共交通の利用圏域が拡大し、公共交通が利用しやすくなります。



### 【短期的改善】（Aさんの場合）

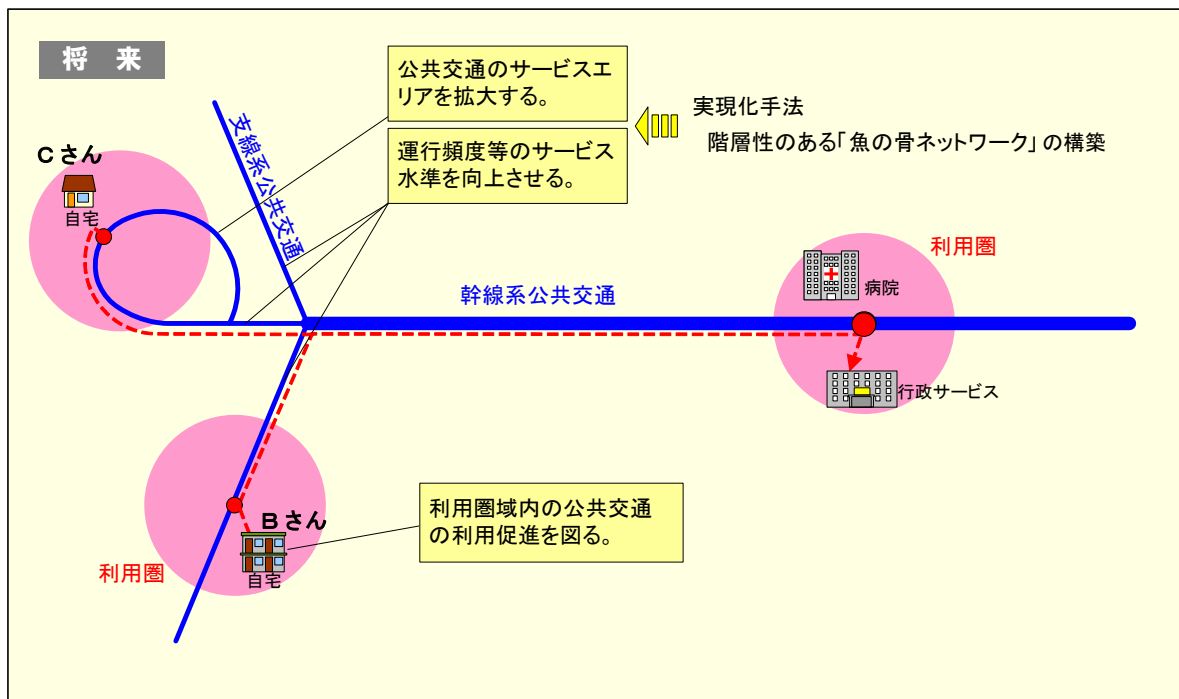


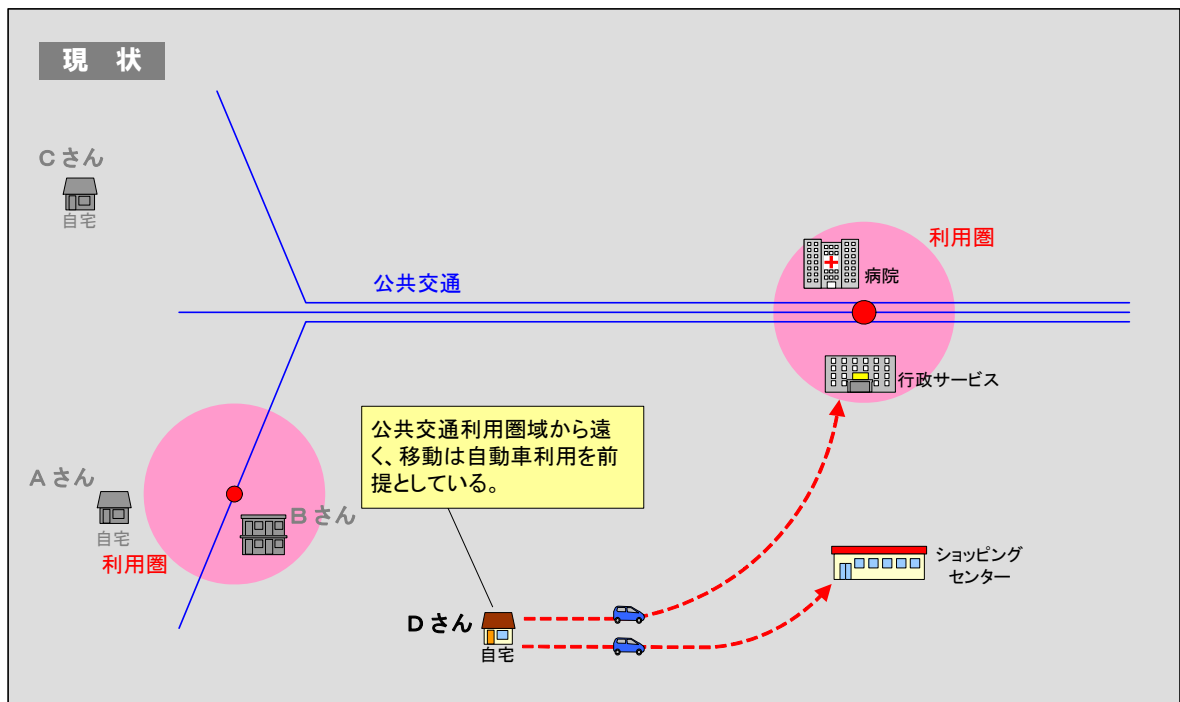


公共交通のサービスエリアや運行頻度等のサービスレベルが向上されることによって、公共交通が利用しやすくなります。



**【中期的改善】（Bさん、Cさんの場合）**





公共交通のサービス水準が向上することによって、居住地としての魅力が向上し、公共交通利用圏域内の居住者の増加が期待されます。このようにして公共交通の利用が促進されることによる都市の集積を図り、目標とする都市像である「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指します。



【長期的改善】（Dさんの場合）

